



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА ОАО «КАМАЗ»

№ 31 (3717)

27 сентября 2013 г.

ВЕСТИ КАМАЗА



С ПРАЗДНИКОМ, СОЗДАТЕЛИ МАШИН!

**Конструктор
и технолог
в одном лице**

2

**Расследование «ВК»:
академики
для «КАМАЗа»**

3

**Наталия
Гарипова
о времени и о себе**

4

О ГЛАВНОМ

...И мечта становится явью

Ольга ЕРАШОВА

Фото: Владимир ШУШАКОВ

Кабина — Daimler, коробка передач ZF, тормозная система Wabco, электронные компоненты Continental... Узнайте во всём этом облачении автомобиль КАМАЗ! И всё-таки это он, тот самый долгожданный седельный тягач 5490. При том, что использованы комплектующие мировых брендов, разработка — камазовская. Конструкторская документация на автомобиль подготовлена силами сотрудников НТЦ, технологии разработали техпроцессы. Получается, новый автомобиль — плод нашего общего камазовского труда?

В канун профессионального праздника мы совершили экскурс по нашим главным заводам. Какой вклад каждый из них внёс в новинку «Евро-5»?

Литейный завод

Первая остановка — литейный завод, 28 оригинальных отливок: 16 в производстве чугунного литья, 11 — в производстве стального и одна — в цехе точного стального литья — всё это литейщики сумели выдать на-гора за счёт использования действующих линий. Цикл подготовки на «литейке» — замкнутый. Рычаги-кронштейны — номенклатура хоть и новая, но типичная, оригинального оборудования не потребовалось, как и особых материалов — марки стали и чугуна, из которых родились эти отливки, относятся к категории «массовые». Но вот требования к качеству — повышенные: каждая партия поставок сопровождается картами замера геометрии. Около десятка деталей уже выпускается по основным техпроцессам, остальные пока изготавливаются по обходным технологиям. Литейщики гордятся тем, что перед своими заказчиками — автомобильным и заводом двигателей — обязательства выполнили вовремя, на этой неделе завершают поставки под сборку новинок в октябре и вообще «идут в график».



Кузнецкий завод

Перемещаемся на кузнецкий завод. Здесь тоже обошлись без закупки дополнительного оборудования, изготовлено необходимую номенклатуру поковок на существующих мощностях. Поковки 11 наименований, из которых восемь — серийные, в необходимых количествах при гарантированном качестве отправлены «внутренним потребителям». Правда, поковки трёх наименований потребовали особого к себе отношения: для их изготовления кузнецы провели подготовку производства, чтобы отправить на дальнейшую обработку на завод двигателей и на автомобильный. Новинки отличаются не со-держанием, а формой, особой конфигурацией.

Ремонтно-инструментальный завод

Едем на РИЗ. 313 индексов инструмента и оснастки для кабины и шасси изготовили инструментальщики, и в портфеле заказов есть ещё работа на перспективу. Три вида оснастки — сварочная, контрольно-мерительная и для механообработки — говорят о том, что задействованы в проекте все цеха, включая инструментальное производство. Как и металлурги, сумели обойтись без затрат на новое оборудование. А поскольку РИЗ на «КАМАЗе» официально утверждён как центр ответственности по закупке инструмента, приобрели такового на сумму свыше восьми миллионов рублей.

Прессово-рамный завод

Здесь собирают рамы и 123 позиции деталей для сборки кабины и шасси. «Включение» ПРЗ по крупноузловой сварке и окраске запланировано с января 2014 года, на первом этапе реализации проекта «Кабина «Аксор»: под него задействовано около 16 тысяч квадратных метров площадей.

А пока в корпусе разобрали и переселили участок операции (одного оборудования около 60 единиц), на этих площадях разместится участок сварки кабин. Завершена полная санация под установку оборудования: из Австрии ждут линию сварки, а из Германии, с фирмой «Люрр», — линию приварки высокой крыши. Меняется конфигурация ПТК.

Кипит работа на строительстве приёмных доков для разгрузки фур с комплектующими. Трудясь по выходным, прессовальщики только-только завершили переделку АПП — агрегата подготовки поверхности, расширив проёмы, ванны, контуры под габариты кабины «Аксор». Готова камера предварительной мойки. Полным ходом оборудуется «инфраструктура» и для персонала, которому здесь работать. Сложная задача — «переобучить» роботов, занятых на окраске. Но... не перевелись на ПРЗ светлые головы!

Завод двигателей

— наша следующая остановка. При всём том, что «сердце» у нового тягача «мерседесовское», стыковка двигателя OML 57 с коробкой передач ZF, изготовленной на ЦФ КАМАЗ, происходит на участке оригинальных силовых агрегатов. Доукомплектовка силового агрегата деталями управления коробки передач, трубами охлаждения, жгутами и электроникой — всё это делается здесь, чтобы отгрузить силовой агрегат на сборку. В сентябре опробовали — стыковка, как говорят космонавты, прошла в штатном режиме.

Помимо этого, на заводе производится механическая обработка семи оригинальных деталей. В термогальваническом производстве для КАМАЗа-5490 идёт обработка и покрытие 18 деталей.

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

Уважаемые коллеги!

От имени Союза машиностроителей России и от себя лично поздравляю вас с профессиональным праздником — Днём машиностроителя!

В этот день мы отдаём дань уважения настоящим профессионалам своего дела, умеющим преодолевать любые трудности и решать самые сложные задачи.

Поистине несущим трудовых поколений инженеров и рабочих, благодаря которому наша промышленность способна занимать лидирующие позиции на мировом рынке.

Сегодня одним из важнейших условий развития машиностроения России является модернизация производства, реализация инновационных проектов, основанных на внедрении уникальных технологий и обновлении технологической базы с целью выхода на качественно новый уровень. Достижение этих целей требует от отечественных машиностроителей полной самоотдачи и упорства. И, несомненно, накопленный бесценный опыт наряда с богатыми традициями, верность своему делу тружеников отрасли станут залогом стабильного развития машиностроительного комплекса страны.

Уважаемые коллеги, желаю вам и вашим семьям крепкого здоровья, счастья, успехов и дальнейшей плодотворной работы, направленной на процветание машиностроения России!

Председатель Союза машиностроителей России
С.В. Чемезов

Дорогие камазовцы!

Поздравляем вас с Днём машиностроителя!

Мы в очередной раз чествуем людей, по праву достойных высших похвал и огромных слов благодарности — и ветеранов, и нынешних работников — всех, кто в разные годы делил с «КАМАЗом» и радость подъёмов, роста, и горечь тяжёлых испытаний и потерь.

Сегодня у нас есть общий повод для радости: несмотря на все трудности, экономические неурядицы в стране и мире, «КАМАЗ» достойно встречает свой профессиональный праздник. В этом заслуга всего коллектива: несмотря на возросшую конкуренцию со стороны российских и зарубежных автопроизводителей, мы сумели не только удержать лидерство на отечественном рынке, но и увеличить долю почти до половины. Более того, мы не стоим на месте, работая над созданием нового модельного ряда. На днях стартует серийное производство магистрального тягача 5490.

Нам есть чем гордиться!

Уверен, мы с вами преодолеем все трудности, как это было не раз. Желаем всем уверенности в завтрашнем дне, крепкого здоровья, счастья, благополучия вам и вашим близким! С праздником!

Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» С.А. Когогин,
председатель профсоюзного комитета работников
ОАО «КАМАЗ» Г.Х. Нурутдинов

С юбилеем, «ВК»!

Уважаемые сотрудники «Вестей КАМАЗа», сердечно поздравляем вас с 40-летием газеты!

Корпоративное издание — зеркало предприятия, в нём отражаются все события жизни, и весёлые, и не очень. В этот праздничный день хотелось бы выразить нашим камазовским журналистам огромную благодарность за то, что в любых условиях вы умеете сохранять присущую вам способность доброжелательно взглянуть на все проявления жизни и объективно оценить их, рассмотреть проблемы с разных точек зрения. Вы с «КАМАЗом» в минуту гордости и восторга, в тяжёлые моменты потерь и разочарований. Ничто так не может воодушевить коллектив, как газета. Сила печатного слова велика, но подвластна она только настоящим профессионалам. Невозможно переоценить и вашу роль в повышении престижа и имиджа компании.

Общество сегодня особенно требовательно к информации актуальной, правдивой. И то, что на вас ссылаются, ваши статьи приводят как аргумент в производственных спорах, — лучший показатель востребованности и высокого рейтинга издания. Пусть так будет и вперед!

Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» С.А. Когогин,
председатель профсоюзного комитета работников
ОАО «КАМАЗ» Г.Х. Нурутдинов

НОВОСТИ

Вклад в военную мощь России

«КАМАЗ» принимает активное участие в IX Международной выставке вооружения, военной техники и боеприпасов RussianExpoArms-2013, которая проходит в Нижнем Тагиле с 25 по 28 сентября. На выставке представлены лучшие образцы военной техники, вооружения и боеприпасов. Поэтому не случаен интерес её посетителей, многие из которых представляют армии стран мира, к достижениям российских конструкторов.

«КАМАЗ» уже не первый год демонстрирует в Нижнем Тагиле автомобили военного назначения, которые по своим техническим характеристикам превосходят многие образцы как отечественных, так и зарубежных производителей. В нынешнем году, кроме хорошо себя зарекомендовавших среди военных образцов автомобилей семейства «Мустанг», компания впервые продемонстрирует на выставке новое семейство военной техники «Тайфун», куда вошли три перспективные разработки: КАМАЗ-63968, 63969, 53949, а также автомобиль быстрого реагирования Iveco 65E19WM (LMV) «Рысь».

Вектор в развитии

ОАО «КАМАЗ» посетила делегация из Индии. Для представителей совместного индийско-российского предприятия «КАМАЗ Вектра Моторз Лимитед» (KVML), дилеров, представителей финансовых институтов Индии и пользователей продукции был организован экспресс-курс ознакомления с традициями, корпоративными ценностями «КАМАЗа» и культурой его производства.

Гости побывали на автомобильном заводе, заводе двигателей, а также совместных предприятиях «КАММИНЗ КАМА», «ЦФ КАМА», «Мерседес Бенц Тракс Восток», посетили Набережночелнинский автоцентр «КАМАЗа».

В ходе личной встречи генерального директора крупнейшего угольного порта Индии Кришнапатнам г-на Анила Кумара Ендлурги с генеральным директором ОАО «КАМАЗ» С.А. Когогиным был подписан Меморандум о взаимопонимании. В рамках документа предусмотрена поставка в конце 2013 — начале 2014 гг. в порт 100 самосвалов КАМАЗ-6540 индийского производства для транспортировки угля.

За призы «КАМАЗа»

В Набережных Челнах одновременно состоятся два традиционных турнира по дзюдо — на призы «КАМАЗа», посвящённый Дню машиностроителя, и «Все звёзды Татарстана».

Увлекательные поединки на татами можно будет посмотреть 27 и 28 сентября в спортивном комплексе «Олимпийский». В соревнованиях на призы «КАМАЗа» примут участие юноши и девушки 14-16 лет из Перми, Челябинска, Оренбурга, Чебоксар, Саранска и других городов России. Солидную дружину выставили и татарстанцы.

В турнире «Все звёзды Татарстана» за победу поборются спортсмены-ветераны и действующие спортсмены. Всего в Челнах померяться силами приехали более 250 дзюдоистов. В течение двух дней они будут бороться за призы «КАМАЗа». В пятницу пройдут первые финальные поединки в отдельных весовых категориях. В субботу состоятся финалы камазовского турнира и командная встреча ветеранов и действующих спортсменов в рамках турнира «Все звёзды Татарстана».

Прогноз стабильный

Рейтинговое агентство Moody's впервые присвоило «КАМАЗу» рейтинги.

Международное рейтинговое агентство Moody's Investors Service (Moody's) присвоило ОАО «КАМАЗ» рейтинг вероятности дефолта на уровне «Ba1-PD» и корпоративный рейтинг на уровне «Ba1» (CFR). Прогноз по рейтингам «стабильный».

Рейтинговое агентство Moody's Interfax присвоило «КАМАЗу» рейтинг по национальной шкале на уровне «Aa1.ru».

ДОЧЕРНИЕ НОВОСТИ

Группа «модернистов»

Упрощение технологии механообработки деталей, подбор и оптимизация данных необходимого режущего инструмента, изготовление механических, токарных, фрезерных деталей для станков, различных приспособлений и штампов — все эти проблемы производства на «повестке дня» у конструкторско-технологической группы экспериментальных работ отдела главного технолога, расположенной на механическом участке в корпусе производства автосамосвалов Нефтекамского автозавода. Здесь постоянно рождаются разные технические новинки.

Не так давно для сварки-сборки стабилизатора на модели КАМАЗ-65201 и КАМАЗ-65222 специалисты группы изогнули и внедрили приспособление, с помощью которого увеличивается производительность труда и повышается качество сборки. Кондуктор на сверление труб зерновоза и кондуктор личной разработки для автобусов «Мерседес» также «работают» на качество. Эти новинки придумали и внедрили Игорь Сотников, Фанзиль Халиков, Флоря Середова, Владимир Нилов, Марат Садыков и Вячеслав Атнагулов. «Можно

сказать, что мы делаем конфетку из ничего», — улыбается слесарь Флоря Середова. Она, единственная женщина на участке, работает на механической пиле, выполняет сварочные работы. На ней же — и обязанности кладовщика. Всего в составе мобильной группы 15 человек: руководитель, шестеро механообрабочих и восемь наладчиков-программистов. Когда спрашивают, в чём секрет их коллективного успеха, говорят, что никаких тайн нет. Просто на работу сюда пришло братить самых умелых и грамотных.

НАШ ЗОЛОТОЙ ФОНД

Кексов стальных автор

Ольга ЕРАШОВА

— Вы к Росине Растворине? А она в цехе, проще её найти на линии коленвала и балки передней оси или возле горизонтально-ковочных машин — ГКМ. Все новые поковки проходят через её руки, — встречают корреспондента в конструкторском отделе инструмента и оснастки кузнецкого завода.

— Очень большой объём работы она ведёт, практически весь третий корпус на ней, — это уже заместитель главного инженера, главный технолог завода Виктор Мартыгин. — У неё множество технологических находок, которые реализуются в конструкции штамповой оснастки. Вот сегодня, например. Я задачу в целом поставил: нужно скорректировать гравюру штампа, чтобы обеспечить линейный размер поковки. А уж как сделать, какие внести изменения в сложные штампы, — это она сама решает. Эскиз разработала, в цехе оснастке доведут до ума, опробуют в следующей штамповке. Если всё удастся — такие решения закладываем на уровне рак-предложений.

Шёл самый обычный рабочий день начальника бюро проектирования оснастки и спецпоковок. При скруплёзном, как замечает начальник отдела Александр Карнилов, отношении Росины Ильченко к расходу времени максимум на общение с прессой — полчаса. И то — в обеденный перерыв. И то — только потому, что в канун профессионального праздника ей присвоено звание «Почётный машиностроитель Минпромторга Российской Федерации».

С детства смела и самостоятельна, со школьных лет полюбившая точные науки, она даже на студенче-

— Всё дорого, потому что всё новое и в чём-то уникальное, — признаётся наша герояня. — Причём в каждом следующем задании, проекте действует уже с учётом прежнего опыта. Думаешь день и ночь, но, как в любой творческой работе, решение приходит мгновенно. У меня, например, при-

НА СВЯЗИ!

06 — скорая ИТ-помощь

Ольга ЕРАШОВА

46209 звонков поступило с начала этого года в сервисный центр ЦИКТ ОАО «КАМАЗ». Круглосуточно служба 06 регистрирует порядка 700 сигналов по проблемам ИТ и коммуникаций.

Работа приложений и «железа», перебои в конференцсвязи, обеспечение ортехники расходными материалами — самые разные заявки регистрирует диспетчер, классификация «инциденты» — внештатные ситуации и «запросы на обслуживание». В самом Call-центре — 15 сотрудников, однако всего поддержкой «КАМАЗа» по информационным и коммуникационным технологиям занимается 400 человек. Если заявка не может быть выполнена сразу в силу каких-либо причин, то её перенаправят посредством service desk в ту или иную компетенцию, и так — до полного разрешения инцидента. При этом срок выполнения зависит от критичности рабочего места, но в любом случае не должен превышать двух рабочих дней. Исключение — ситуации, связанные с ремонтом и поставкой запасных частей.

В Call-центре есть свои «готические» дни. Как правило, они совпадают с периодом формирования отчётности, инвентаризации, внедрением новых систем автоматизации бизнеса. А часы пик в обычные дни — с 9 до 11. У любой выполненной за-

для абонентов мобильной связи или межгорода «скорая ИТ-помощь» — это 37-25-05. Так же заявку с проблемой можно отправить по электронной почте на адрес ict-sd@kamaz.org; номер 06 актуален только для местной камазовской связи.



Вместе с технологом КПК-3 Ленаром Закиановым Росина Ильченко обсуждает карту разметки на коленвал

ской практике не робела перед «интерьером» сургового кузнецкого производства. Пройдя после КамПИ школу цехового технолога и поняв, что её возможности значительно шире, перешла в конструкторский отдел.

— Здесь очень интересная работа — просто не было смысла её менять, — говорит Росина Растворинова сейчас, по прошествии 27 лет. — Оснастка — основная сфера деятельности, такова сама технология кузнецкого производства. От того, как она сама решает. Эскиз разработала, в цехе оснастке доведут до ума, опробуют в следующей штамповке. Если всё удастся — такие решения закладываем технологию получения поковки.

Когда она на «лицевом счету» —

— Одна из таких замечательных личных находок, больше трёх десятков только оформленных рапортов только на изобретение, на полезную модель, а экономический эффект от внедрения новаторских идей — свыше трёх миллиардов рублей выбрать самое-самое автору сложно.

— Всё дорого, потому что всё новое и в чём-то уникальное, — признаётся наша герояня. — Причём в каждом следующем задании, проекте действует уже с учётом прежнего опыта. Думаешь день и ночь, но, как в любой творческой работе, решение приходит мгновенно. У меня, например, при-

явилося, что стало актуальным не для одной детали. На мой взгляд, дело здесь в том, что у

Росины Раствориновой есть редкое свойство: в ней прекрасно уживаются конструктор и технолог.

Когда она слышит, что её профессия — мужская, не соглашается:

— Реализовать себя в профессии — цель, которая, я бы сказала, лишена гендерной окраски. У нас очень много женщин среди конструкторов, может, потому что проектирование оснастки со сложными гравюрами больше требует именно женского терпения, настойчивости,

Росина Ильченко — одна из тех камазовцев, кому по случаю профессионального праздника были присвоены высокие звания от Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

За большой личный вклад, внесённый в развитие промышленности, многолетний добросовестный труд и в связи с Днём машиностроителя 19 камазовцам присвоено звание «Почётный машиностроитель Минпромторга Российской Федерации».

АКТУАЛЬНО

Всё для «Евро-4»

Руслан АСАНОВ. Фото: Радик ГАБИТОВ

На заводе двигателей продолжается реализация одного из главных проектов по подготовке производства к выпуску двигателя «Евро-4». В подразделении происходит постепенное обновление оборудования.

Местом прописки для двух поступивших станков стал цех новых изделий № 119. Оборудование немецкой фирмы MAG представляет собой обрабатывающий центр для корпусных деталей. В частности, станки предусмотрены для обработки картерных деталей новой раздаточной коробки 6522.

Данное оборудование было внедрено совместно специалистами ремонтно-инструментального завода и технологами завода двигателей Владимир Сергачёв.

— Новое оборудование позволяет увеличить объёмы производства и улучшить качество деталей раздаточной коробки и в дальнейшем

организовать производство перспективных раздаточных коробок 6522 с выходом на проектные мощности, — поделился главный технолог завода двигателей Владимир Сергачёв.

Данное оборудование было внедрено совместно специалистами ремонтно-инструментального завода и технологами завода двигателей, которым решены задачи по разработке технологического процесса, наладок, подбора приспособлений и инструментов.

В настоящее время ведутся последние подготовительные работы.

Кроме того, в августе на заводе двигателей были запущены две моечные машины немецкой фирмы BVL.

Одна из них появилась на линии сборки двигателей, а вторая — на автоматической линии механической обработки коленчатого вала.

— Качество промывки ведется на высоком уровне. В машине установлены специальные фильтры, которые собирают все ненужные элементы и частицы с детали. Работоспособность двигателя после промывки блока цилиндров таким способом значительно улучшается. Что касается второй машины, — рассказывает Владимир Сергачёв, — то промывка коленчатого вала осуществляется под высоким давлением, а это исключает любые загрязнения и наличие стружки в масляных каналах.

Отметим, что по установке моечных машин всеми службами завода была проделана колоссальная работа. Для запуска оборудования в состав автоматических линий требовалось изготовить специальные подъёмники и укладчики, а также модернизировать транспортную систему.

Две моечные машины BVL уже выполняют свою работу

Обрабатывающий центр для корпусных деталей MAG только

ждёт запуска...



...а моечные машины BVL уже выполняют свою работу

Смотрите телепрограмму

В пятницу в 19.15

(повторы — в субботу в 12.45

и во вторник в 6.15) на канале

«Рен-ТВ Наб. Челны»



ВЕСТИ
КАМАЗА

Поднесите камеру смартфона к QR-коду —
и вы сможете увидеть телепрограммы
«Вести КАМАЗа» на экране своего телефона.



ИСТОРИЯ С ФОТОГРАФИЕЙ

Как «КАМАЗ» Америку открывал

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Эта фотография, на которой руководство «КАМАЗа» обсуждает принципиальную схему структуры управления производственного объединения, родом из 70-х. Месяц назад в журнале «Огонёк» был опубликован материал о первом заместителе директора Института экономики Российской академии наук Борисе Мильнере — авторе множества монографий и статей по проблемам организации производства, управления и экономического механизма. Это фото из личного архива учёного. К сожалению, из-под пера этого выдающегося человека уже не выйдет ни одной научной статьи. В июле этого года Борис Захарович ушёл из жизни...

Эффективный пионер

Факт того, что структура управления «КАМАЗа» разрабатывалась группой учёных Института США и Канады АН СССР, не мог не заинтересовать «ВК». Пролил свет на эту историю один из первых идеологов «КАМАЗа» Наиль Фатыхович Галиуллин:

— В приказе министра автомобильной промышленности СССР Анатолия Тарасова о структуре будущего автогиганта говорится весьма схематично. «КАМАЗ» был последним выдающимся достижением советской системы. Вкладывая деньги в самое продвинутое оборудование для комплекса предприятий, руководство страны предполагало его максимальное эффективное использование.

— В нашей стране просто не было опыта управ-

ления машины, подобной «КАМАЗу», — в 70-е здесь насчитывалось более 100 тысяч человек. А в США в то время успешно работали и более крупные корпорации, — вспоминает участник камазовской группы разработчиков Рудольф Васильевич Шуранов. — Но когда мы взялись за работу, оказалось, что система управления крупными промышленными компаниями Америки строилась совершенно на других принципах.

Теория для практики

Работа над структурой «КАМАЗа» длилась пять лет. Завершилась она в 1977 году, а через несколько месяцев в издательстве «Экономика» вышла книга «Организация управления крупным промышленным комплексом: опыт КАМАЗа» под общей редакцией Б.З. Мильнера. Состав авторского коллектива, в который были включены сотрудники Института США и Канады АН СССР, руководители и специалисты «КАМАЗа», отражал соотношение сил, работавших над этим проектом. В разное время на мозговой штурм командировались до 40 человек из Набережных Челнов.

Варианты организации управления рассматривались с участием соответствующих заместителей гендиректора «КАМАЗа», а предложения по организационной структуре управления были включены в по-

вестку дня ряда совещаний, включая совет директоров «КАМАЗа».

Получившийся продукт изобиловал прорывными идеями. Впервые в качестве механизма, обеспечивающего развитие научно-технического прогресса, применялись целевые программы. В структуру управления объединения были включены новые должности: технический директор, директор по развитию, директор по социальным вопросам. Именно на «КАМАЗе» отрабатывался приём делегирования полномочий от руководителя к другим управляющим или сотрудникам для достижения конкретных целей организации. Были и другие новации, но главный итог разработки — целевая ориентация по вертикали и координированность действий по горизонтали.

За 44 года существования «КАМАЗа» структура управления не раз менялась. Особенности шедших на идеи временем стали печально известные 1995–1997 годы. Последняя масштабная реорганизация структуры произошла в 2011 году — предприятия «КАМАЗа», бывшие самостоятельными юридическими лицами, стали структурными подразделениями компании. Одним из факторов, подтолкнувших к преобразованиям, стал кризис 2008–2010 годов. Последние полгода от экономистов слышится лишь тревога. Опять ждать новых преобразований?

Когда закончилась детальная проработка модели, оказалось, что наши



СВИДЕТЕЛЬСТВО ОЧЕВИДЦА

По камазовской методике

Автор материала о Б.З. Мильнере в «Огоньке» Ольга Размахова порекомендовала обратиться за исторической справкой о проекте к ректору Высшей школы международного бизнеса РАН и государственной службы при Президенте РФ Леониду Евченко. Его фамилия стоит первой в списке авторов вышеупомянутого труда. Мы дозвонились до Леонида Ивановича.

— С предложением создать структуру управления для «КАМАЗа» к нам обратился по поручению генерального директора «КАМАЗа» Льва Борисовича Васильева его заместитель по экономике Сергей Паринов, — вспоминает Леонид Иванович. — В то время никакой научной базы по этой теме не было. Пришлось изучать опыт отечественных и зарубежных предприятий — ВАЗа, ГАЗа, «Форда», «Дженерал Моторса», «Крайлера».

Работа началась с определения системы целей, которая была развернута в систему задач управления по отдельным функциям. Были разработаны разные уровни управления такими направлениями как производство, ускорение научно-технического прогресса, повышение экономической эффективности и социальное развитие коллектива.

Эпоха плановой экономики не требовала от предприятий мобильности и ориентации на потребителя, тогда ценились технический уровень продукта и высокая производительность труда. Для этих целей и создавалась структура управления «КАМАЗа».

Предложения не укладываются в существующие нормативы — слишком высок был удельный вес инженерно-технического персонала. Тем не менее, новое соотношение административного и производственного персонала в Министерстве труда поддержали.

Структура управления «КАМАЗа» стала шагом вперёд в методологии — Государственный комитет по науке и технике утвердил рекомендации по формированию организационной структуры для промышленных предприятий на его примере. Этот опыт работы открыл новое направление в экономической науке.

Эпоха плановой экономики не требовала от предприятий мобильности и ориентации на потребителя, тогда ценились технический уровень продукта и высокая производительность труда. Для этих целей и создавалась структура управления «КАМАЗа».

МЫ — МОЛОДЫЕ

«Я рано понял, что значит деньги. Заработанные»

Текст и фото: Дания МАЖИТОВА

В конце сентября группа молодых специалистов цеха сборки-сварки кабин прессово-рамного завода поедет в Австрию учиться варить новую камазовскую кабину (с компонентами фирмы «Даймлер»). В группе шесть человек: четыре сварщика МКС, наладчик и мастер. Мастера зовут Михаил Канаев. Он молод, ему 26 лет, но при этом трудовой стаж Михаила составляет ровно половину его возраста.

— Работать я начал в 13 лет, — рассказывает Михаил. — Сначала неофициально — в деревне, где жила бабушка, был плотником, водителем погрузчика. А в 14 лет у меня появилась трудовая книжка. Почувствовав, что такое собственные деньги, я уже постоянно искал, где бы подработаться.

Работать Михаил не переставал и в годы учёбы, а учился он целых восемь лет.

Сначала в профессиональном училище №57, потом — в созданном на базе училища Набережночелновском политехническом колледже, последний три года — в ИНЭКА.

— Бывало так: с утра идёшь на учёбу, ночью надо заступать на смену, а в промежутке успевал ещё посещать автошколу — я ведь серьёзно готовился к службе в армии, поэтому и решил отучиться на водителя категории «С».



В подчинении 26-летнего мастера Канаева находятся 47 человек

А всё потому, что Михаил Маратович по-доброму расположил к людям, всегда спокоен, вежлив со всеми.

О поездке на «Даймлер» Михаил говорит, что группа, конечно, туда едет небольшая, но на её основе потом будет создана бригада, которой предстоит работать над новой кабиной.

— Я сам подбирал специалистов в группу. Едем мы на две недели, обучение будет состоять из теории и практики — будем учиться варить кабину, предъявлять свою работу контролёрам. В конце обучения разберём оборудование, а когда оно сюда приедет, будем его монтировать.

На вопрос о том, как любят проводить свободное время, Михаил говорит:

— Да его нет практически, досуга-то. Здесь, на заводе, в футбол играю в команде цеха. В выходные маме помогают с огородом, если надо куда-то сестрёнку отвезти — отвозжу, а так вся мужская работа по дому на мне — сантехника, электрика. Ремонт вот недавно сделали своими силами...

В конце нашей беседы Надежда Дорофеева показывает Благодарственное письмо руководства завода маме Михаила, Нине Михайловне, за прекрасное воспитание сына. Наверное, многие мамы хотели бы иметь таких сыновей!

СОБЫТИЕ

Всё в биографии моей

Накануне Дня машиностроителя на прессово-рамном заводе открыли музей.



Этого события ждали очень долго, но пауза, вызванная трудностями разного характера, дала возможность организаторам скопить и систематизировать исторический капитал о людях, победах и достижениях, коих в биографии коллектива немало.

В день открытия в числе почётных гостей — ветераны завода, бывшие его директора, в разные годы, несущие особую ответственность за судьбу предприятия и коллектива. Поздравил прессоворамщиков со значимым событием первый заместитель генерального директора ОАО «КАМАЗ» по управлению персоналом и организационному развитию Кирилл Пузырьков. Участники получили сувениры и грамоты, а победители — ценные призы. Мероприятия в новом формате, которые позволяют присмотреться к будущим специалистам, будет продолжена, уверяют организаторы.

профкома «КАМАЗа» Гумер Нуртдинов.

Символический ключ от музея был вручен заместителю директора завода по персоналу Ринату Алимбекову.

Право открыть музей и перерезать красную ленту было предоставлено директору завода Александром Рыбакову и председателю профкома Александру Васильеву. После

ХРОНИКА ПОТЕРЬ

Жёсткая посадка

На прошлой неделе в ОАО «КАМАЗ» произошёл один несчастный случай.

На складе № 961 автомобильного завода № 101,5 ФМ в 10.15, 15.15, 20.15

на КАМАЗ. Когда всё было закончено, водитель поспешил в кабину, но во время посадки споткнулся о край погрузочной рампы и упал с высоты около 1,5 метров на пол. Предварительный диагноз — закрытый перелом предплечья правой руки.

О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

Из «Городка» — в город

В День машиностроителя «Вестям КАМАЗа» исполняется 40 лет. К этой дате мы приурочили серию публикаций, героями которой стали первый главный редактор Валерий Аракчеев, журналисты, чьи имена известны в городе, Татарстане, России.

Осенью прошлого года корреспондент «Вестей КАМАЗа» Наталья Гарипова получила предложение, от которого невозможно отказаться, и стала заместителем главного редактора газеты «Челнинские известия». Сегодня она, продолжая нашу рубрику к 40-летию «ВК», рассказывает о своём первом периоде работы на КАМАЗе.

— Поработав полгода в школе и поняв, что это привычка абсолютно не мое, я оказалась в «Вестях КАМАЗа» за столом только что ушедшего в «Вечерку» Сергея Кудрявцева. Читая местную прессу, ловила себя на мысли, что могу писать не хуже, да и вообще интуитивно чувствовала: мне есть что сказать читателям.

Да, зарплату в деньгах в 1998 году мы наравне со всеми камазовцами получали... как премию: частями и к праздничкам. В основном, её выдавали чеками, на которых можно было приобрести в камазовских магазинах печенье, лук, маринованные огурцы... Но для меня было важно другое: подписывая свой фамилией газетный материал, я сразу — (а не опосредованно, как в школе) видела результат собственного труда. Плюс полная противоположность «полувоенной» школьной иерархичности — редакционная демократичность, замечательный журналистский коллектив, передача опыта в



ИЗ ДОСЬЕ «ВК»:

Наталья Анатольевна Гарипова родилась 17 февраля 1975 года в Мариуполе. Вскоре семья решила ехать на строительство КАМАЗа. Отец, Анатолий Иванович Арап, работает на заводе двигателей. Мама, Марина Ивановна, — преподаватель музыкальной школы. Окончив в Челнах школу № 25, Наталья поступила на филологический факультет Самарского государственного университета. Корреспондентом «Вестей КАМАЗа» была в 1998–2005, затем — в 2010–2012 гг. Также работала в пресс-службе городской администрации, в редакции «Вечерних Челнов».

Необычайно любознательная, с широким кругом интересов, она живёт, как пишет: в очень быстром темпе. В 18 лет вышла замуж за свою первую и единственную школьную любовь. В семье двое детей.

И правильно. При всём том, что в редакции «Вестей КАМАЗа» каждый выражал готовность помочь, было очевидно, что сам творческий процесс — дело очень индивидуальное.

С первым заданием я справилась. Помню, ситуация в городе в то время была такова, что женщинам найти работу было гораздо сложнее, чем мужчинам.

У Эльвиры я училась азам профессии: как брать интервью, искать информацию, разговаривать по телефону с рассерженными читателями и с большими начальниками, отстаивая свою точку зрения, невизирая на «погонь». Она же придумала в «ВК» полусылу «Городок», которую называли «Городок», и в общем осталась полноправной «радиональницей».

На КАМАЗ я попала в кризис. И считаю, что в этом мне тоже повезло. Может показаться странным, но именно в тот период люди, не скрывая, высказывали своё мнение, не замалчивали

недостатки. На КАМАЗе было плохо — но плохо было во всей стране. А вот люди говорю о героях моих материалов все были хороши, умными. Встречаясь с рабочими — наладчиками, токарями, удивлялась, насколько интересные они собеседники, как много знают профессии и не только.

Тогда в Челнах нередко звучала расхожая фраза — «КАМАЗ — на коленях», и я воспринимала гигантский завод действительно как очень большое и сильное животное, которое заболело.

Но которое обязательно выздоровеет! В этом не могло быть никакого сомнения.

Именно тогда я зауважала КАМАЗ, становясь (может быть, скажу громко) его патриоткой. Газета откровенно писала обо всех бедах и проблемах — какой смысл лукавить, перед кризисом

люди были равны. Как-то пережить эти трудные годы и выжить — об этом мечтали все.

В 2002 году, когда КАМАЗ возглавил Сергей Анатольевич Когогин, процесс «выздоровления» ускорился. Общий

Записала
Ольга Ерашова



С этими водителями на дорогах будет спокойнее

шире, мой результат был бы гораздо лучше.

Ловкость управления автомобилем сотрудницы завода двигателей демонстрировали почти два часа. Оценивали их мастерство заместитель председателя профкома Владимир Малинин:

— Ошибок наши девочки допустили немногого. В основном был несимметричный проезд в упражнении «Гараж» и задевание стоеч в упражнении «Змейка». На мой взгляд, все участницы с заданием справились достаточно, некоторых подвело лишь волнение.

По итогам конкурса определилась тройка лидеров. На третьем месте оказалась Ирина Фрикк, следом за ней

расположилась Евгения Петрова, а почётного звания «Автоледи-2013» была удостоена Вероника Яцкевич.

— Я очень счастлива. На первое место, конечно, не рассчитывала, но надеялась на попадание в тройку была, — делится победительница. — Особенно порадовалась мой муж — сказал, что разведётся со мной, если не займу призовое места. А победить в соревнованиях мне удалось благодаря вере в свои силы и двухнедельной подготовке.

За участие в соревнованиях каждая конкурсантка получила букет цветов и коробку конфет, а призёры были награждены подарочными картами на приобретение косметики и парфюмерии.

Если бы на своей ма-



Встречаясь с героями материалов, Наталья не переставала удивляться, насколько интересные они собеседники, как много знают по профессии и не только

АВТОЛЕДИ

Всё им по рулю

Руслан АСАНОВ

Давно прошли те времена, когда встретить девушку за рулём было редким явлением. Теперь каждую вторую машину водят представительницы прекрасного пола. Более половины обучающихся в автошколах — дамы. А ещё с недавних пор среди женщин стали популярными конкурсы на лучшее вождение автомобиля. Модная тенденция не прошла мимо завода двигателей. В прошлую пятницу здесь впервые состоялись соревнования между работниками подразделения.

Конкурс «Автоледи-2013» привлек внимание 15 сотрудников завода двигателей. У них разный стаж вождения и разные истории знакомства с автомобилем.

— Так как мой супруг в то время напряжённо работал, обучаться пришлось мне. Признаюсь, поначалу боялась. Но в итоге свой страх я переборола и в 2001 году получила права. А первая моя поездка без инструктора состоялась на второй день после получения прав — тогда мы всей семьёй поехали с первого раза. Прошло уже два года, как спокойно езжу за рулём не только ночью, но и днём.

Ещё одной конкурсантке Нине Губайдуллиной посчастливилось сесть за

руль в 2000 году. Тогда они с мужем накопили денег на автомобиль, и кому-то в семье нужно было срочно освоить вождение:

— Так как мой супруг в то время напряжённо работал, обучаться пришлось мне. Признаюсь, поначалу боялась. Но в итоге свой страх я переборола и в 2001 году получила права. А первая моя поездка без инструктора состоялась на второй день после получения прав — тогда мы всей семьёй поехали с первого раза. Прошло уже два года, как спокойно езжу за рулём не только

ночью, но и днём.

Прошли в два этапа. Сначала участницы сдавали теоретическую часть по знаниям правил дорожного движения и оказания первой медицинской помощи. Практическая

часть соревнований проходила на площадке перед техническим колодцем. Каждой участнице было необходимо выполнить по три упражнения: «Гараж», «Змейка» и «Парковка». Кстати, данный этап конкурсантов проходил на машине, предоставленной одной из автошкол нашего города. Первой испытать свои силы отправилась Фирдания Нурисламова:

— После заезда чувствую такую адреналинчик, что даже словами не описать! Если бы на своей ма-

шине, мой результат был бы гораздо лучше.

Ловкость управления автомобилем сотрудницы завода двигателей демонстрировали почти два часа. Оценивали их мастерство заместитель председателя профкома Владимир Малинин:

— Ошибок наши девочки допустили немногого. В основном был несимметричный проезд в упражнении «Гараж» и задевание стоеч в упражнении «Змейка». На мой взгляд, все участницы с заданием справились достаточно, некоторых подвело лишь волнение.

По итогам конкурса опре-

делилась тройка лидеров. На третьем месте оказалась Ирина Фрикк, следом за ней

расположилась Евгения Петрова, а почётного звания «Автоледи-2013» была удостоена Вероника Яцкевич.

— Я очень счастлива. На первое место, конечно, не рассчитывала, но надеялась на попадание в тройку была, — делится победительница. — Особенно порадовалась мой муж — сказал, что разведётся со мной, если не займу призовое места. А победить в соревнованиях мне удалось благодаря вере в свои силы и двухнедельной подготовке.

За участие в соревнованиях каждая конкурсантка получила букет цветов и коробку конфет, а призёры были награждены подарочными картами на приобретение косметики и парфюмерии.

КУЛЬТУРНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Мы начинаем «Автографад»

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Фото: Владимир ШУШАКОВ

В пятницу вечером поклонники самодеятельного творчества были приглашены в ДК «КАМАЗ» оценить уровень артистов, работающих на предприятиях, и о своём творческом потенциале подумать. Затяжной осенний дождь не отпугнул камазовцев, многие пришли в уютный зал Дворца по привычке всей семьёй.

«В нужный час судьба свела нас, чтобы построить Челны и «КАМАЗ», — обращались к зрителям артисты Дворца культуры, а ведущий напомнил: совместный социальный проект ДК «КАМАЗ» и автогранта «Всей семьи во Дворце» проводится в четвёртый раз, а фестиваль художественной самодеятельности «Автографад» стартует на этой сцене уже в четырнадцатый.

— В прошлом году в концертах, проходивших в рамках фестиваля, приняли участие более 300 человек. В этом году артисты, радующие нас своим творчеством, будет ещё больше, — пообещал председатель оргкомитета, председатель профкома ОАО «КАМАЗ» Гумер Нуретдинов. — А это значит, что будет ещё больше открытых, встреч и новых звёзд!

Оценивать достижения самодеятельных артистов предстоит профессиональному жюри. В его состав вошли директор МАУК «Театр танцев «Булгары» Ренат Шамсутдинов, заведующая группой Русского драматического театра «Мастеровые» Елена Некляева, заслуженный работник культуры РТ Анас Файрушин, заведующая отделом профкома ОАО «КАМАЗ» Любовь Андриянова, директор ДК «КАМАЗ», режиссёр-постановщик Наталья Мавренкова.

— Из года в год жюри становится всё мягче в своих оценках, — признался его председатель — композитор, руководитель клуба авторской песни им. В. Высоцкого Александр Васilenko. — Мы понимаем, насколько сложно сейчас артистам находить время для шлифовки своего таланта, но тем дороже их творческие победы!

В день открытия «Автографада» творческие коллективы предприятий представили зрителям лучшие номера из своего репертуара. Камазовцы с удовольствием аплодировали хору «Хрустальный колодец» из



«Челниноводканала», татарскому танцу от «Премиума» и дуэту вокалистов — Алле Демидовой и Эльвире Абубакировой с автомобилевого завода, блистательной солистке Аlle Сайко с кузинческим, напеву кудах от Яхьи Хафизова из «Электротранспорта», Марине Ермолаевой и Ирине Яшиной из логистического центра. Миниатюрами порадовали артисты с прессово-рамным и литеиного заводов. А завершило концертную программу страстное танго от Екатерины Ван и Тимура Кужагильдина из БЗГД-ДР.

Запев у «Автографада» получился дружеским, но премьеры артисты прибегали для концертных программ на своих площадках и встречи всей семьёй во Дворце. Всё самое интересное ждёт впереди.

БЫЛ ПРАЗДНИК

За здоровый образ жизни!

Руслан АСАНОВ

Фото: Анна НОВИКОВА

В минувшую субботу база отдыха «Литейщик» радушно встречала камазовцев. Здесь для всех желающих состоялся грандиозный спортивный праздник под названием День здоровья.

Спортивное мероприятие подобного формата прошло на базе отдыха впервые и было приурочено к Дню профсоюзов Республики Татарстан. Гостей оказалось предостаточно. Открыл праздник заместитель председателя профкома ОАО «КАМАЗ» Виталий Корсаков:

— Наш первый блин не оказался комом. Участники собрались, несмотря на осеннюю непогоду. Но мэрзнутие сегодня никому не придётся — вас согреет дружная работа на результата. Желаю вам успеха, пусть победит сильнейший!

И правда, мэрзнутие было некогда. Гости праздника смогли поучаствовать в различных соревнованиях. В программу были включены восемь видов спорта, которые не проводятся в рамках общекамазовской Спартакиады. Так, например, желающие проявить свою меткость могли постrelять из пневматической винтовки, сильные и выносливые могли поучаствовать в борьбе, гиревом спорте, армрестлинге и перетягивании каната. Для участия в нём от каждого подразделения заявились мужские и женские команды. В ожесточённой борьбе сильнейшими и сильнейшими состязаниями стали гиревый спорт, борьба и армрестлинг. Почти под занавес Дня здоровья провели всеми любимое соревнование — перетягивание каната. Для участия в нём от каждого подразделения заявились мужские и женские команды. В ожесточённой борьбе сильнейшими и сильнейшими состязаниями стали гиревый спорт, борьба и армрестлинг. Почти под занавес Дня здоровья провели всеми любимое соревнование — перетягивание каната. Для участия в нём от каждого подразделения заявились мужские и женские команды.

Спортивный праздник длился несколько часов, одно соревнование сменило другое. Наиболее зрелищными и непредсказуемыми состязаниями стали гиревый спорт, борьба и армрестлинг. Почти под занавес Дня здоровья провели всеми любимое соревнование — перетягивание каната. Для участия в нём от каждого подразделения заявились мужские и женские команды. В ожесточённой борьбе сильнейшими и сильнейшими состязаниями стали гиревый спорт, борьба и армрестлинг. Почти под занавес Дня здоровья провели всеми любимое соревнование — перетягивание каната. Для участия в нём от каждого подразделения заявились мужские и женские команды.

Итоги соревнований подводились по всем видам спорта в личных и командных первенствах. Более 100 человек были награждены грамотами и подарочными картами. Кстати, по количеству призовых мест на третьем месте оказались ризовцы, второе место — у заводов двигателей, а больше всего призовых мест было завоёвано сотрудниками автомобильного завода. По завершении мероприятия организаторы поблагодарили всех за активное участие и обещали провести этот спортивный праздник через год.



Борьба на поясах: очень напряжённый момент схватки